

ESPECIAL ALFA CET

Alfa Romeo 155 TS Silverstone

EL NACIMIENTO DE UN CAMPEÓN

Cuando la alta dirección del Grupo encargó a Alfa Corse la creación de un coche de carreras partiendo del 155, probablemente no estaba convencida de que iba a nacer un auténtico campeón de Turismos.

Alfa Romeo asumió la difícil tarea de representar al Grupo Fiat en los campeonatos internacionales de Turismos. La inexistencia de un título europeo o mundial y la disyuntiva entre la reglamentación futura (Clase 1 o Clase 2) presentaba un terreno de arenas movedizas de lo más impredecible. La FISA —máximo organismo internacional— estudió imponer una de las dos clases, aceptando ambas para su Copa del Mundo —a una sola carrera— y esperando que hubiese una selección natural, y que una acabase con la otra. Alemania, con su po-

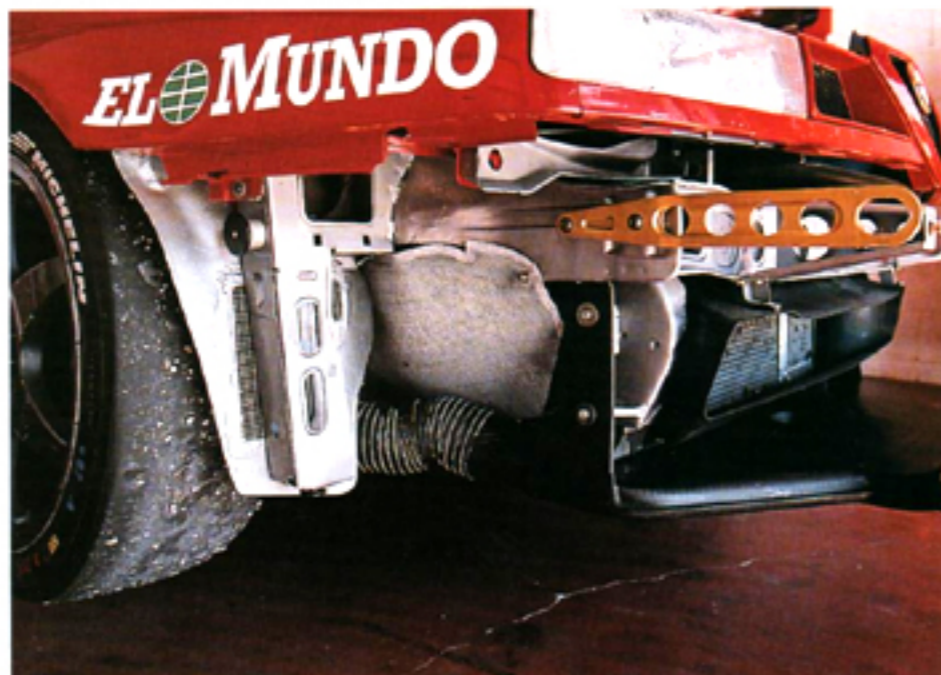




El habitáculo, limpio de guarnecidos, está presidido por el puesto de conducción entre una jaula de barras.

tente DTM, quedó sola, tras la retirada de Francia e Italia, defendiendo la costosa y tecnológica Clase 1. Inglaterra, con su BTCC, se vio reforzada por la adhesión de Francia, Italia, Países Bajos, Portugal, España... a su originaria reglamentación denominada Clase 2. Todo ello originó que la Clase 1 fuese borrada de la Copa del Mundo FIA.

Todos estos sucesos políticos-deportivos sucedieron durante 1992/93. Alfa Romeo pudo haber esperado un año para jugar sobre seguro, pero Giorgio Pianta, responsable de Alfa Corse, decidió lanzar, ya en 1993, un ataque frontal a todas las categorías. El 155, último modelo de la marca de Arese, fue la base de un doble proyecto. Por un lado, como evolución del GTA 4x4 nació el 155 Ti, un auténtico prototipo dotado de motor V6, tracción total y aerodinámica



Estudiadas canalizaciones de aire para refrigeración de frenos y radiadores se ocultan tras el paragolpes de serie.



El alerón trasero, procedente del Alfa 33, puede montarse en unos suplementos metálicos multirreglables que lo elevan 30 centímetros.



El cambio de órdenes a uno caja secuencial.



Los frenos delanteros de acero pueden montar pinzas Brembo de cuatro a ocho bombines.



Para la frenada trasera bastan unos minúsculos discos y pinzas procedentes del motociclismo.

depurada para el DTM germano, donde debía competir con Mercedes. Por otro lado, el 155 TS, con motor dos litros y tracción delantera, fue desarrollado para afrontar los distintos campeonatos de Clase 2, participando en el Supertourisme francés y en el Super Turismo italiano. En 1993, Alfa Romeo ganó el prestigioso DTM y logró una gran actuación en la Copa del Mundo FIA de Monza. El primer paso estaba dado.

Para 1994 había que mejorar aún más, para controlar a la competencia. Aprovechando la nueva norma internacional que rebajaba de 5.000 a 2.500 los ejemplares mínimos para homologación, Alfa Corse desarrolló el 155 Silverstone. La reglamentación Clase 2 da mucha libertad de preparación: vale cualquier motor de la marca limitado a dos litros de cilindrada, se admiten los cambios secuenciales, las sus-

pensiones pueden transformarse conservando el sistema de origen, se pueden montar enormes frenos de competición... sólo la carrocería debe permanecer inalterada en el exterior. Por ello era necesario homologar una nueva versión dotada de alerón trasero y spoiler delantero: la del Silverstone. El ingeniero Limone situó bajo el paragolpes delantero una bandeja retráctil que daba apoyo al morro del coche, y el alerón del 33 sobre el capó trasero. Y había un «as» en la manga: en el maletero del Silverstone había una especie de mecano de piezas metálicas y tornillería que permitían elevar el alerón trasero hasta 30 centímetros, con infinitas posiciones de reglaje.

El motor es el cuatro cilindros del 155 Q4, sin turbo, profundamente elaborado: la cilindrada se elevó de 1.995 a 1.998 cm³, incrementando

el diámetro de los pistones de 84 a 86 mm y reduciendo la carrera de los mismos de 90 a 88 mm. La gestión electrónica se confió a Weber-Marelli, que empleó toda su experiencia de Fórmula 1 en la nueva «caja negra» para el 155, extrayendo 275 CV a 8.200 rpm, con un par de 25 mkg a 2.500 rpm. El limitador electrónico, que corta el encendido a 8.500 rpm, impide que los motores tengan regímenes de giro desmesurados. Otro punto esencial en un Turismo Clase 2 es la distribución de las masas. Equipado con cárter seco, el motor quede lo más bajo y, además, ha sido tumbado y centrado. Para facilitar admisión y escape, la culata se ha girado 180 grados, recibiendo ahora el aire fresco frontalmente.

El minúsculo cambio secuencial —tipo moto— de seis velocidades de la marca Hewland forma unidad con el

bloque, de modo que se desmontan juntos en pocos minutos. La transmisión pasa a través de un diferencial autoblocante Ferguson, de tipo viscoso, con tres posibilidades de tarado. Este es el principal responsable de poder trasladar al asfalto toda la potencia del motor. La tracción delantera, con casi 300 CV de potencia y enormes ruedas de 650 mm de diámetro por nueve puigadas de ancho (Michelin), obliga al piloto a enormes esfuerzos para girar el volante. Por ello se ha impuesto la servodirección, pero resta potencia al motor. En Alfa Corse encontraron la solución al problema: una bomba eléctrica mantendría el sistema a presión sin restar caballos. Las suspensiones son multirreglables (la trasera se ha rediseñado este año) y los frenos han evolucionado también esta temporada: delante se usan enormes discos ventilados Brembo de 355 mm con pinzas de cuatro a ocho bombines; detrás, donde se necesita mucha menos frenada, hay un minúsculo disco y pinza procedentes... de una moto.

Hemos dejado para el final el principio, porque todos los elementos mecánicos se acoplan a la carrocería del 155, que ha sido convertida en un auténtico chasis tubular. Una jaula de barras de acero al cromomolibdeno estudiada en ordenador refuerza la estructura y dirige la —escasa— flexibilidad restante, uniendo firmemente los puntos de anclaje de las suspensiones. Esta jaula es fruto de la experiencia con el 155 GTA y con los coches del DTM.

El resultado, convenientemente puesto a punto por los sistemas de adquisición electrónica de datos del equipo y tamizado por las opiniones de los pilotos y las conclusiones de los ingenieros, ha dado como resultado un coche campeón. Como sus mismos creadores afirman, puede que no sea el mejor en ninguno de los distintos apartados (potencia, estabilidad, tracción, aerodinámica...), pero sí es el mejor en el conjunto: es el Turismo Clase 2 más equilibrado del momento. ■